



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

gouvernement

Question écrite n° 42147

Texte de la question

M. Guillaume Larrivé prie M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, de lui indiquer le bilan de l'action gouvernementale mise en œuvre pour appliquer l'engagement n° 28 pris par M. François Hollande, alors candidat à la présidence de la République, dans son « agenda pour le changement ». Aux termes de l'engagement n° 28, M. Hollande indiquait : « Je relancerai la politique des transports pour lutter contre la fracture territoriale qui exclut une partie des habitants de l'accès aux emplois et aux services publics. Ma priorité sera d'apporter, tant en Île-de-France que dans les autres régions, une réponse à la qualité de service des trains du quotidien et à la desserte des territoires enclavés, ainsi qu'au développement des plateformes multimodales ».

Texte de la réponse

La lutte contre la fracture territoriale constitue l'un des axes majeurs de la politique du Gouvernement en matière de transports. Cette politique se matérialise par de multiples actions engagées depuis 2012, comme en témoignent notamment la conduite du troisième appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », l'accélération de la réalisation des lignes prioritaires du nouveau Grand Paris, la redéfinition des priorités en matière d'infrastructure ferroviaire au bénéfice du réseau existant, la confirmation du rôle des régions dans le cadre de la réforme du système ferroviaire, le lancement de la mission de réflexion sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire, ainsi que la conduite d'une nouvelle étape de décentralisation clarifiant les compétences de chacun en matière de transports du quotidien. Afin de poursuivre le développement des transports collectifs en province, le Gouvernement a lancé un nouvel appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » en mai 2013. Outre les projets de TCSP (métro, tramway, bus à haut niveau de service), les projets de transport innovants et en faveur du stationnement des vélos étaient concernés. La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville est l'un des objectifs importants. Les projets contribuant au désenclavement de quartiers prioritaires de la politique de la ville bénéficieront ainsi d'une majoration du taux de subvention pouvant aller jusqu'à 10 %. Cet appel à projets a suscité plus d'une centaine de demandes de la part d'autorités organisatrices de transport de toutes tailles partout en France. Les résultats ont été annoncés en décembre 2014. Concernant plus particulièrement la région Île-de-France, le Gouvernement a présenté le 6 mars 2013 le nouveau Grand Paris, associant en toute cohérence les projets du plan de mobilisation, relatif à la modernisation et à l'extension des réseaux existants, et le nouveau réseau de métro automatique, le Grand Paris Express. Le 9 juillet dernier, le Gouvernement a réaffirmé les objectifs attachés à cette feuille de route, décidant d'accélérer notamment la desserte de l'aéroport d'Orly et l'accessibilité du plateau de Saclay et des zones d'activité économique entre Pleyel et Roissy. Le nouveau Grand Paris fait l'objet de dispositions financières spécifiques que le Gouvernement met en œuvre. Le Premier ministre en a fait une présentation précise à l'occasion du conseil interministériel relatif au Grand Paris du 13 octobre dernier. Ainsi, les ressources de la société du Grand Paris ont été augmentées pour lui permettre de faire face à la construction de son réseau mais aussi de participer au financement du plan de mobilisation, dès 2014. Par ailleurs, des mesures ont été prises dans le cadre du collectif budgétaire qui permettront à la région Île-de-France de bénéficier des 140 millions d'euros de

ressources supplémentaires annuelles dont elle souhaitait disposer pour le plan de mobilisation. Parallèlement, l'État a confirmé l'apport de 1,4 milliard d'euros sur la période du contrat de projets État-région (CPER) 2015-2020 pour sa participation à ce même plan. En outre, la région d'Île-de-France et la chambre de commerce et d'industrie de Paris Île-de-France souhaitent s'engager dans un pacte pour le développement économique régional. Dans ce cadre, ils promeuvent la mise en place d'un tarif unique des abonnements Navigo. Le 26 novembre 2014, le Premier ministre s'est prononcé en faveur de la tarification unique des abonnements franciliens, dont le STIF pourrait décider l'application à compter du second trimestre 2015. Son financement s'appuiera notamment sur la hausse du versement transport payé par les entreprises de plus de neuf salariés. Elle a été introduite par amendement parlementaire au projet de loi de finances rectificative pour 2014, soutenu par le Gouvernement et en cours d'examen par les assemblées. Ainsi, malgré un contexte budgétaire difficile, le Gouvernement tient les engagements qu'il a pris pour l'amélioration de la qualité de service des trains du quotidien et de la desserte des territoires enclavés dans la région Île-de-France. S'agissant du transport ferroviaire, l'amélioration de la qualité de service des trains du quotidien est recherchée à travers des actions aussi bien sur l'infrastructure que sur les services qui l'empruntent. Il s'agit de garantir une meilleure fiabilité du réseau ferré national et de renforcer les pouvoirs des autorités organisatrices de transport ferroviaire, dont les services sont empruntés par près de 90 % des voyageurs par voie ferrée. À cette fin, l'État a confirmé dès octobre 2012 sa volonté de prioriser l'amélioration des niveaux de performance et de sécurité du réseau ferré existant en demandant à RFF de définir une trajectoire à long terme de modernisation du réseau existant en privilégiant et en accentuant l'effort sur la régénération du réseau le plus densément circulé. Ce grand plan de modernisation du réseau (GPMR) permettra de disposer à terme d'un réseau plus fluide, moderne et fiable pouvant faire circuler plus de trains dans de meilleures conditions d'exploitation. RFF a déjà élaboré en 2013 le volet national du GPMR, et sa déclinaison territoriale devrait être achevée durant l'année 2015, avec la finalisation de schémas directeurs d'axes et de schémas d'étoiles ferroviaires qui ont vocation à être concertés avec l'ensemble des parties prenantes. Par ailleurs, si les régions sont, depuis 2002, autorités organisatrices pour les TER, la loi portant réforme ferroviaire promulguée cet été a confirmé leur rôle majeur au sein du système de transport ferroviaire national. La loi renforce ainsi la présence des régions dans les instances de gouvernance du système, qu'il s'agisse du groupe public ferroviaire ou du Haut Comité du système de transport ferroviaire, reconnaît leur rôle moteur en matière d'intermodalité, notamment en leur confiant le rôle de chef de file pour l'aménagement des gares, et surtout pose le principe de liberté tarifaire, selon lequel les régions pourront décider librement des tarifs des services TER qu'elles organisent. Ces avancées, qui se matérialiseront à partir de l'année 2015 avec la publication des textes d'application, devraient ainsi permettre aux autorités organisatrices de disposer de meilleurs outils pour proposer aux usagers des trains du quotidien un service adapté à leurs besoins. Concernant les trains d'équilibre du territoire (TET), pour lesquels l'État est autorité organisatrice, le secrétaire d'État chargé des transports a annoncé au mois de novembre le lancement d'une mission de réflexion sur la clarification de l'offre des TET et plus particulièrement sur son articulation avec les services TER et TGV, sous la présidence de Philippe Duron. Ce chantier s'appuiera sur une large consultation des parties intéressées. Le calendrier de ses travaux doit permettre d'en tirer toutes les conclusions utiles pour la négociation d'une convention établie sur des bases durables à partir de l'année 2016. Les décisions concernant les dessertes et le renouvellement du matériel roulant découleront des conclusions de cette commission. Enfin, sur le sujet spécifique de l'avenir des territoires ruraux et urbains, le Président de la République a rappelé en octobre 2012 à l'occasion des états généraux de la démocratie territoriale son attachement à une France des territoires et a recueilli les propositions sur le sujet notamment dans la perspective d'une nouvelle étape de décentralisation. Cette dernière s'est traduite dans un premier temps par le vote de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et de l'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014. Dans l'objectif de mieux coordonner les politiques des différents niveaux d'autorités organisatrices de transport et l'articulation des réseaux et des modes de déplacement, ce texte prévoit l'élaboration de schémas régionaux de l'intermodalité et confie à la région un rôle de chef de file dans ce domaine. Les projets de loi relatifs à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral d'une part, et à la nouvelle organisation territoriale de la République d'autre part, constituent la suite du mouvement évoqué ci-dessus. Ils devraient contribuer à renforcer les compétences des régions en matière de transport par un transfert des responsabilités actuelles des départements en matière de transport routier non urbain et de transport scolaire.

Données clés

Auteur : [M. Guillaume Larrivé](#)

Circonscription : Yonne (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42147

Rubrique : État

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 novembre 2013](#), page 11780

Réponse publiée au JO le : [3 février 2015](#), page 774